

Ugens transport

Torsdag 1. november til tirsdag 6. november 2012 - Nummer 1 - 1. årgang

Tysk fagblad har set på syn
af lastbiler - MAN ligger bedst

TRANSPORTJURIST
ERNE SKRIVER OM
ELEKTRONISKE
CMR-FRAGTBREVE

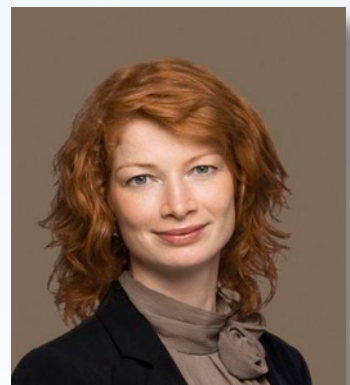
*Per Fischer har testet den nye
Volvo FH i Sverige*

Læs mere på side 15, 16 og 17.



*Advokatfuldmægtig, Ph.d.,
Kenneth Melancton Nielsen*

*og advokat, Ph.d., Lissi
Andersen Roost*



*er transportjuristerne, som
skriver om transportret i
Ugens transport.*

Læs mere på side 6 og 7.



VELKOMMEN TIL UGENS TRANSPORT

Du sidder nu foran den først udgave af et nyt tiltag fra transportnyhederne.dk - et elektronisk magasin, som vil udkomme op til 48 gange om året - lidt afhængigt af, hvordan julen og sommerferien falder

Målet med Ugens transport er at samle de transportnyheder sammen, som vi set over en uges tid vurderer, har den største betydning for vore læsere.

I forbindelse med Ugens transport har vi indgået en aftale med to advokater fra advokatfirmaet Lett Advokatfirma i Kolding. De to advokater - advokat Lissi Andersen Roost og advokatfuldmægtig Kenneth Melancton Nielsen, vil fremover skrive om transportretlige emner her på Ugens transport og på transportnyhederne.dk.

Vi håber, at du som læser af Ugens transport vil få lyst til at vide meget mere om transport og derfor besøge vore nyhedssider, hvor vi i hverdagene - året rundt - bringer store og små transportnyheder.

Se mere på:

transportnyhederne.dk
lastbilnyhederne.dk

Du kan finde Ugens transport på websiden:

ugenstransport.dk

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør

Speditionsvirksomhed har hjemme på samme adresse som konkursramt Leif Johansen-selskab

Af: Jesper Christensen

Onsdag 16. november sidste år gik virksomheden TGL Danmark ApS under konkurs. Denne virksomhed blev ledet af Leif Johansen fra Kolding, som er noteret for en række konkurser. To uger efter etablerer Camilla Dalsgaard Sørensen, der var bogholder i Leif Johansen-virksomheden, en ny speditionsvirksomhed på Viaduktvej i Fredericia

Camilla Dalsgaard Sørensen er direktør i denne virksomhed, der i starten hedder KSK Kolding Speditionskontor. Efter hvad transportnyhederne.dk erfarede få måneder efter etableringen, er Leif Johansen involveret i virksomhedens daglige drift, som reelt foregår fra TGL Danmark ApS' tidligere lokaler på C.F. Tietgens Vej i Kolding.

Men der går et stykke tid, før Camilla Dalsgaard Sørensen flytter virksomheden til Kolding. 5. december rykker KSK Kolding Speditionskontor, hvor anpartskapitalen er indbetalt i værdier, et par numre hen ad Viaduktvej i Fredericia.

To dage efter ændrer selskabet vedtægter og tager binavnet Kolding Spedition ApS. Det er først 15. juni at selskabet officielt rykker til C.F. Tietgens Vej i Kolding, hvor Leif Johansen drev TGL Danmark ApS.

Ifølge oplysninger, som kurator i TGL Danmark ApS har sendt til kreditorerne i selskabet - de har et samlet krav på 8,2 millioner kroner - har Leif Johansen været på C.F. Tietgens Vej i Kolding i hele perioden, selvom hans virksomhed TGL Danmark ApS er gået konkurs.

Kurator har flere gange forsøgt at få relevante dokumenter fra TGL Danmark ApS udleveret. Det har i den forbindelse været nødvendigt for kurator at få fogeden ud på adressen for at få dokumenter udleveret. I den forbindelse fik kurator udleveret

11 ringbind, som viste sig at være ikke relevante for konkurssagen.

Nyt og gammelt bliver blandet sammen

I juni - to dage efter, at Camilla Dalsgaard Sørensen flyttede sit selskab til Kolding - afhørte kurator hende, fordi kuratoren havde konstateret, at der var en vis sammenblanding af midlerne i TGL Danmark ApS og Camilla Dalsgaard Sørensens virksomhed, KSK Kolding Speditionskontor ApS.

KSK Kolding Speditionskontor ApS har ifølge kurators skrivelse til kreditorerne opkrævet tilgodehavender, som TGL Danmark ApS havde til gode hos kunder, og som skulle tilfalde konkursboet - og ikke KSK Kolding Speditionskontor ApS.

Efterfølgende har kuratoren sidst i august haft Leif Johansen indkaldt til afhøring under strafansvar om TGL Danmark ApS' forhold i Skifteretten.

I brevet til kreditorerne i TGL Danmark ApS anfører kurator også en række andre punkter og transaktioner, der kan være tvivlsomme. Der er eksempelvis forskel på oplysninger om tysk moms, når det er Leif Johansen, der kommer med oplysningerne, og når de kommer fra de tyske myndigheder.

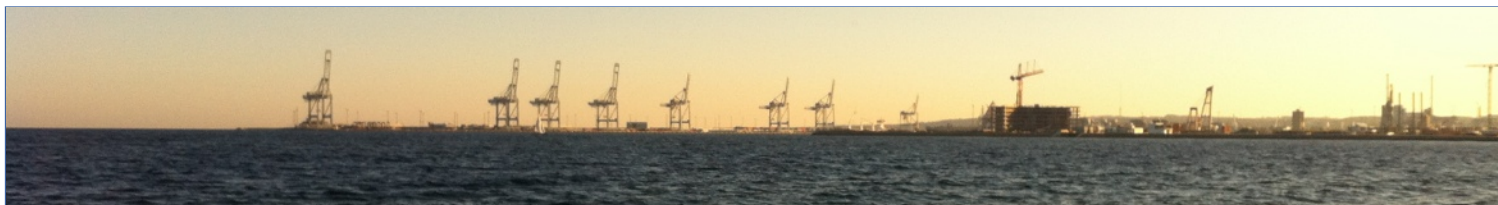
Kurator har under sit arbejde med konkursboet konstateret følgende omstødelige eller uretmæssige dispositioner:

- Mellemregning mellem Inge Lise Johansen og TGL Danmark ApS
- Transport og udbetaling til Inge Lise Johansen fra de tyske moms-myndigheder
- Krediteringer op til og efter konkursen i TGL Danmark ApS

Som nævnt ovenfor har kreditorerne i TGL Danmark ApS et samlet krav på 8.213.828,72 kroner. Debitorer har indbetalt 127.170,16 kroner.

Kurator forventer ikke, at debitorerne vil indbetale mere, da de resterende alle er behæftet med indsigelser.

Revisionsfirmaet Kurt Petersen, Kolding ApS, var revisor i TGL Danmark ApS. I dag er revisionsfirmaet revisor i KSK Kolding Speditionskontor ApS. Et tjek på FSR - danske revisorer's web-side viser, at Revisionsfirmaet Kurt Petersen, Kolding ApS, ikke er medlem af FSR - danske revisorer.



TYSK FAGTIDSSKRIFT HAR SET PÅ SYN AF LASTBILER

Den tyske lastbilproducent, MAN, var i sidste uge ude med et budskab om, at MAN-lastbiler lå i toppen på listen over færrest fejl ved syn hos TÜV i Tyskland. Her på transportnyhederne.dk har vi set nærmere på den gennemgang, det tyske transportmedie, Verkehrsrundschau, fornylig bragte i samarbejde med TÜV

Af Jesper Christensen

Når lastbilerne kommer til syn første gang efter et år på landevejene, ligger de tysk indregistrerede lastbiler ganske pænt i statistikken over fejl og mangler ved synet.

Hos alle de lastbilmærker, der er med i den opgørelse, som Verkehrsrundschau i samarbejde med TÜV har offentliggjort, er andelen af lastbiler med alvorlige fejl efter ét år på 10,4 procent eller derunder. Den bedste ligger på 4,7.

Når lastbilerne skal til syn efter to år, er andelen af biler med alvorlige fejl steget en smule til 15 procent for den, der ligger dårligst. Den, der ligger bedst, ligger på 10,7 procent.

Efter tre år er andelen af lastbiler med alvorlige fejl og mangler steget til 16,8 for den dårligst placerede, hvor den bedste ligger på 12,0 procent.

Når lastbilerne efter fire år efter skal til syn, er andelen af køretøjer med alvorlige fejl og mangler steget til 22 procent for den dårligst placerede med den bedste på 15,8 procent.

Efter fem år er ligger spændet fra 25,3 procent for det mærke, der har flest alvorlige fejl og mangler til 18,1 procent for det mærke, med færrest fejl og mangler.

MAN ligger for alle årene bedst i opgørelsen.



Markedskommunikationschef hos MAN, Claus Lindholm peger over for transportnyhederne.dk på, at MAN lå bedst i undersøgelsen gennem alle de fem år, der er set på.

På næste side har vi med udgangspunkt i rapporten fra TÜV og Verkehrsrundschau opstillet tre tabeller, som fortæller om lastbilernes tilstand ved syn i Tyskland.

Efter første år	Uden fejl	Få og ubetydelige fejl	Alvorlige fejl
Volvo	78,4 %	15,9 %	5,7 %
MAN	78,0 %	17,3 %	4,7 %
DAF	76,2 %	18,7 %	5,1 %
Scania	75,4 %	17,2 %	7,3 %
Mercedes-Benz	72,9 %	20,1 %	7,0 %
Iveco	64,5 %	25,1 %	10,4 %

Efter fem år	Uden fejl	Få og ubetydelige fejl	Alvorlige fejl
MAN	48,8 %	33,0 %	18,1 %
Mercedes-Benz	46,1 %	33,2 %	20,6 %
Volvo	42,7 %	36,5 %	19,8 %
Iveco	40,3 %	34,0 %	25,3 %
DAF	39,5 %	38,3 %	22,1 %
Scania	37,9 %	40,1 %	21,8 %

Sorteret efter alvorlige fejl			
Efter fem år	Uden fejl	Få og ubetydelige fejl	Alvorlige fejl
Iveco	40,3 %	34,0 %	25,3 %
DAF	39,5 %	38,3 %	22,1 %
Scania	37,9 %	40,1 %	21,8 %
Mercedes-Benz	46,1 %	33,2 %	20,6 %
Volvo	42,7 %	36,5 %	19,8 %
MAN	48,8 %	33,0 %	18,1 %

Renault Trucks er ikke taget med, da der har været for få enheder registreret i Tyskland.

(Kilde: TÜV og Verkehrs-rundschau)



GPS-ENHED LEDTE POLITIET PÅ SPORET AF LASTBIL-TYV

Af: Jesper Christensen

En to år gammel Scania-trækker med tanksættevogn forsvandt en onsdag aften midt i oktober fra en plads i nærheden af Christiansfeld i det nordlige Sønderjylland. Chaufføren, som skulle køre i lastbilen, opdagede tyveriet kvart i to om natten og meldte straks tyveriet til sin vognmand. Scania-forhandleren i Horsens blev derefter kontaktet, så lastbilen kunne blive efterlyst gennem Scantias europæiske forhandlernetværk

Vognmandfirmaet Niels Hansen A/S i Hedensted, der ejer den stjålne Scania R500-sættevognstrækker, fik glæde af, at den stjålne lastbil fra fabrikken var udstyret med en Scania Communicator-enhed, som ud over at opsamle og kommunikere diverse driftsdata og trådløst overføre fartskriverdata også indeholder et GPS-modul, som kan anvendes til disponering, navigation og sporing.

Scania i Horsens kontaktede staks Scania-importøren i Ishøj, hvor produktingeniør Lars Jessen tidligt om morgenen via internettet kunne aktivere den stjålne lastbils GPS-sporingsmodul. Det viste sig, at lastbilen på dette tidspunkt var nået et stykke ned i Tyskland og havde retning mod Polen.

Efter en hurtig kontakt til grænsepolitiet i Padborg blev det tyske politi sat på sagen, og her reagerede man prompte med at sende en patruljevogn mod lastbilens position. I Ishøj kunne Lars Jessen hele tiden følge lastbilens bevægelser, og undervejs fik han guidet de tyske betjente i den rigtige retning.

Da den metallic-røde Scania på et tidspunkt holdt stille i en lille tysk landsby kun halvanden kilometer fra den polske grænse ved Swinoujscie, slog de tyske betjente til og anholdt lastbiltyven, der kom fra Litauen. Lastbilen blev beslaglagt og kunne dagen efter returnere til Danmark.

Tilbage i drift efter 48 timer

Tyven havde ikke været interesseret i tanksættevognen, som var blevet koblet af ikke langt fra Christiansfeld. 48 timer efter tyveriet var traileren lokaliseret, lastbilen repareret og vogntoget sat i drift igen med "den rigtige" chauffør bag rattet.

Lastbiltyven sidder i øjeblikket fængslet i Tyskland, idet det danske politi har krævet ham udleveret til retsforfølgelse i Danmark.



TRANSPORTNYHEDERNE PRÆSENTERER DE TO TRANSPORTJURISTER I REDAKTIONEN

Transportjuristerne, advokat Lissi Andersen Roost og advokatfuldmægtig Kenneth Melancton Nielsen, vil fremover skrive om transportretlige emner her på transportnyhederne. Vi præsenterer de to jurister, som er dybt engageret i transportret, som er deres speciale

Advokat, Ph.d., Lissi Andersen Roost

Lissi Andersen Roost er opvokset i Padborg og har fra barnsben derfor haft godstransport og spedition tæt inde på livet. Siden jurastudiet har hun gennem sit arbejde i advokatbranchen specialiseret sig i transportret, og hun har sidenhen opnået en juridisk ph.d.-grad fra Syddansk Universitet inden for netop dette felt.



Reguleringen af godstransporter ad landevej og jernbane, samt multimodale transportaftaler og speditjonsret er Lissi Andersen Roost's primære arbejdsområder. Hun bistår således i sit daglige arbejde sine klienter ved løsning af godsskadesager,

udarbejdelse af logistikkontrakter og generelle transportbetingelser. Endvidere rådgiver Lissi Andersen Roost om de erstatnings- og forsikringsretlige forhold i relation til international godstransport både på varesiden og transportørsiden.

Lissi Andersen Roost er forfatter til flere publikationer om transportretlige emner og har senest udgivet bogen "Multimodale Transporter - juridiske rammebetingelser".

Advokatfuldmægtig, Ph.d., Kenneth Melancton Nielsen

Kenneth Melancton Nielsen kommer fra Nordjylland, og hans store passion for luftfart blev vakt gennem hans familiemæssige tilknytning til Flyvestation Aalborg. Interessen for fly og luftfart har været ved gennem jurastudiet og har siden hen ledt til en ph.d.-grad i transportret fra Syddansk Universitet.

Rejseret, passagerrettigheder, turisme og reguleringen af luftfart, herunder luftfragt, er Kenneth Melancton Nielsens primære arbejdsområder. Han har endvidere et indgående kendskab til søret og international handelsret, og har derfor forståelse for handelskæden som helhed.

Udover at yde juridisk rådgivning giver Kenneth Melancton Nielsen jævnligt foredrag om transport- og handelsret, ligesom han underviser ansatte i erhvervsvirksomheder og offentlige myndigheder i samme emner.



Kenneth Melancton Nielsen er forfatter til flere publikationer om transportretlige emner, blandt andet bogen "Passageransvaret ved international luftbefordring".

Alle informationer og besvarelser, som transportjuristerne giver her på transportnyhederne.dk er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller Lett Advokatfirma påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

[Brevkassen modtager indlæg på email - send dit spørgsmål her:](#)



ELEKTRONISKE CMR-FRAGTBREVE KOMMER ET SKRIDT NÆRMERE

Af advokat, Ph.d., Lissi Andersen Roost
(lar@lett.dk) og advokatfuldmægtig, Ph.d.,
Kenneth Melancton Nielsen
(kmn@lett.dk), Lett Advokatfirma,
Kolding

Siden 1965, hvor Danmark tiltrådte CMR-konventionen, har aftaler om internationale godstransporter ad landevej herhjemme været reguleret af CMR-loven. Denne lov er siden da kun ændret én gang, i slutningen af 1970'erne, hvor man ændrede CMR-konventionen og erstattede Guldfrancen som regningsenhed for ansvarsbegrænsningsbeløbene med de såkaldte SDR (Special Drawing Rights).

Nu ser det imidlertid ud til, at der er en ny ændring af CMR-loven på vej. Torsdag 1. november ventes Regeringen at fremsætte et lovforslag om implementering af en ny ændringsprotokol til CMR-konventionen. Denne ændringsprotokol muliggør anvendelsen af elektroniske CMR-fragtbrev i forbindelse med international vejtransport, som alternativ til det traditionelle papirbundne CMR-fragtbrev.

Ifølge lovforslaget forventes de foreslåede lovændringer at kunne have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Således vil anvendelsen af elektroniske fragtbrev muliggøre en hurtigere og mere effektiv overførsel af data i forbindelse med afviklingen af internationale transportaftaler. Derudover forventes adgangen til at anvende elektronisk kommunikation at ville medføre rationaliseringsgevinster i den enkelte virksomhed og øge virksomhedernes konkurrenceevne på grund af en forbedret mulighed for elektronisk samspil med andre virksomheder.

Hvis de foreslåede lovændringer gennemføres, vil det elektroniske CMR-fragtbrev i juridisk forstand være sidestillet med det traditionelle papir-fragtbrev i forhold til spørgsmål om

bevismæssig værdi m.v., forudsat at det elektroniske fragtbrev indeholder de i loven opregnede oplysninger, at det gøres tilgængeligt for transportaftalens parter, og at det er forsynet med parternes behørig elektroniske signatur. Kravet om elektronisk signatur skal sikre, at fragtbrevet reelt stammer fra de i fragtbrevet oplyste parter, og at der ikke kan ske utilsigtede ændringer i dokumentet. I praksis vil det formentligt betyde, at aftalens parter skal have en digital signatur svarende til for eksempel den, man kender fra NemID.

Elektroniske fragtbrev kendes fra andre transportsektorer, blandt andet luftfragtsindustrien, hvor der i en del år er arbejdet på udvikling af et elektronisk luftfragtbrev kaldet e-AWB. Også i et kommende forslag til ændring af Søloven vil der blive lagt op til indførelsen af elektroniske transportdokumenter.

Fordelene ved elektroniske transportdokumenter er mange. Juridisk set vil det ofte være lettere at skaffe sig et sikkert - og læseligt - bevis for aftalens indhold, herunder f.eks. et forbehold, ligesom det ofte også vil skabe en hurtigere dialog om eksempelvis godsskader og forsinkelser.

Før man går i gang med at anvende elektroniske transportdokumenter i sin virksomhed, er det imidlertid vigtigt at sikre sig, at disse dokumenter opfylder eventuelle lovkrav til for eksempel indhold, udstedelse og signatur. I modsat fald risikerer man, at dokumentet ikke bliver anerkendt. Helt at undvære papir i international landevejstransport er derfor nok ikke muligt lige her og nu. Men med regeringens initiativ er vi kommet et godt skridt på vejen.

Alle informationer og besvarelser, som transportjuristerne giver her på transportnyhederne.dk er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller Lett Advokatfirma påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

[Brevkassen modtager indlæg på email - send dit spørgsmål her:](#)



STJÅLET TO GANGE

For ca. to år siden blev den Scania-trækker, som blev stjålet fra vognmandfirmaet Niels Hansen A/S i Hedensted også stjålet - og efterfølgende lokaliseret via Scania Communicator-enheden. Dengang blev lastbilen fundet gemt i en lade på Lolland sammen med en række andre stjålne køretøjer, og takket være sporingsmodulet i Scania Communicator-enheden fik politiet et gennembrud i en større sag om organiserede bil- og lastbiltyverier

Siden 2010 har Scania indført startspærre i den danske standardspecifikation for nye Scania. Dette har bidraget til en markant reduktion af tyverier. Scania har desuden udviklet en pakkeløsning til eftermontering af startspærre på ældre Scania-køretøjer.

Fakta om kommunikationsenheden Scania

Communicator med GPS:

- Løbende GPS-positionering af lastbilen via Internetportal

- GPS-sporing af lastbilen med historik via Internetportal
 - Besked på mail og/eller SMS, hvis lastbilen kører ind/ud af et nærmere defineret geografisk område
 - Besked på mail og/eller SMS, hvis lastbilens tyverialarm aktiveres
 - Communicator-enhed kan fabriksmonteres i alle nye Scania
 - Communicator-enhed kan eftermonteres på alle Scania og de fleste andre lastbilmærker
 - Det kræver et abonnement at få adgang til GPS-sporing inklusiv adgang til Scania Fleet Management Portal
 - Et abonnement omfatter også øvrige Communicator-funktioner som indsamling af driftsdata, brændstofanalyse, køre/hviletidsmodul, overførsel og lagring af fartsriderdata mm.
- GPS-sporing med Scania Communicator kan også anvendes uden abonnement ved for eksempel ved tyveri.

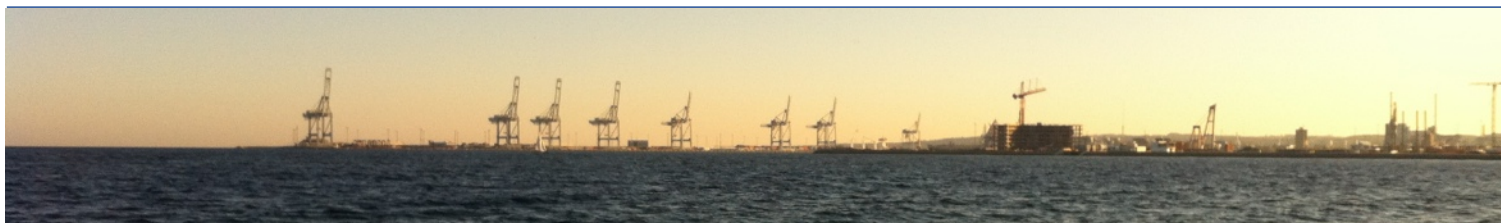


Den metallic-røde Scania R 500 blev for to siden også stjålet og efterfølgende lokaliseret med Scania Communicator's

GPS-sporingsmodul. Her bjærges bilen fra den lade, hvor tyven havde gemt bilen.



**Skriv dit arrangement
i transportkalenderen
- så andre kan se det!**



POLITICHEF: FORSKELLIGHEDER I EU SKABER KONTROLMONSTER

Den hollandske politichef, Ad Hellemons, der er chef for den europæiske sammenslutning af færdselspolitimyndigheder i de 27 EU-lande, TISPOL, langer hårdt ud efter de nationale forskelle på kontrolområdet

Forskellene går ifølge politichefen ud over den særlige EU-database, som skal bruges til at koordinere medlemslandenes registre over vognmandsvirksomheder.

- Der er skabt et monster, lød det fra politichefen på et IRU-seminar i sidste uge, hvor TISPOL, IRU og foreningen af kontrolmyndigheder EuroControl Route mødtes i Bruxelles. Ordene var møntet på samarbejdet om det såkaldte ERRU "European Registers of Road Transport Undertakings", der er en følge af den seneste ændring af EU-reglerne om adgang til erhvervet.

Kompliceret og dyr database

Tanken med ERRU har været en bedre udveksling af informationer mellem medlemslandene, så myndighederne bedre kan overvåge håndhævelsen af kravene til vognmandsvirksomheder - særligt vedrørende overtrædelser, der har betydning for tilladelser til godskørsels for fremmed regning

Ad Hellemons fandt, at der med projektet kunne være skabt et grundlag for et netværk af nationale registre. Men på grund af forskelligheder er det i stedet blevet et kompliceret og dyrt projekt, hvor systemet giver alt for meget plads til individuelle fortolkninger.

EU-Kommissionen undgår aben

Politichefen pegede på, at skylden for at det er gået sådan, ligger hos medlemslandene - ikke hos EU-Kommissionen. Medlemslandene har ifølge den hollandske politichef haft en reel

mulighed for at udvikle et instrument, som kunne have fremmet det, alle taler om - harmonisering. Men overlader man i de politiske beslutningsprocesser plads til forskellige fortolkninger, ender man med at få et "monster" af et system.

Ad Hellemons påpegede samtidig, at presset på virksomhederne tager til.

- Det bliver sværere og sværere at få økonomien til at hænge sammen, og det medvirker til, at det bliver mere almindeligt, at virksomhederne vælger at overtræde reglerne. Det er en hård kamp at vinde for politimyndighederne - og hvis ikke medlemslandene viser mere politisk vilje til at harmonisere, så vil der aldrig komme en løsning, fremhævede Ad Hellemons.

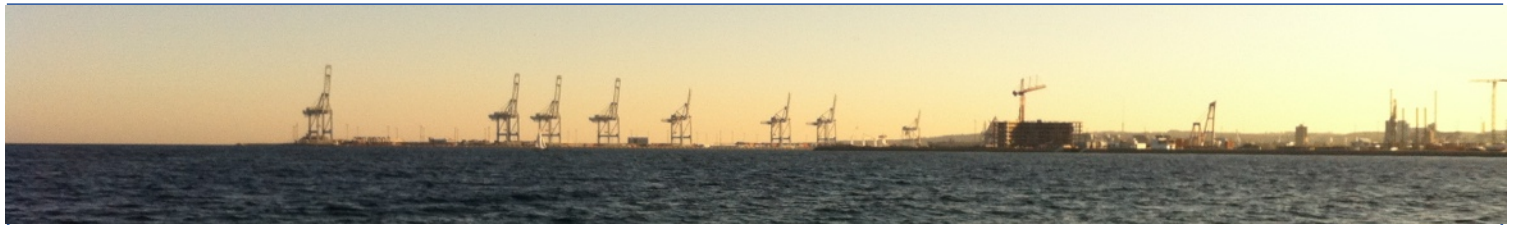
Nationale forhold består

NLA direktør Søren H. Larsen, der følger arbejdet i TISPOL, siger i en kommentar, at Ad Hellemons er en respekteret person, som kun tager bladet fra munden, når der er grund til det.

- Jeg er ikke i tvivl, når han peger på, at svagheden er mulighederne for vidt forskellige tolkninger af overtrædelsers karakter og konsekvenser, siger Søren H. Larsen og fortsætter:

- På den anden side er vi jo i en situation, hvor netop kontrol og håndhævelse ifølge EU-Traktaten er et anliggende for det enkelte EU-land. Og sociale, kulturelle og økonomiske forhold og sædvaner spiller helt afgjort en betydende rolle for det enkelte lands syn på straf og sanktioner. De vil fortsat bestå.

EU-Kommissionen har netop vedtaget de regler, der skal gælde for ERRU systemet. Reglerne forventes at træde i kraft 1. januar 2013.



DANSK SHIPPINGSELSKAB SÆTTER NY KURS

- De seneste år har været hårde ved Erria, og på den baggrund er jeg tilfreds med, at vi for andet kvartal i træk lever op til forventningerne om et solidt driftsresultat og positivt cash-flow for de fremadrettede aktiviteter, siger administrerende direktør Henrik N. Andersen i forbindelse med den seneste kvartalsrapport fra Erria

Som forudset har Erria afsluttet afleveringen af alle kemikalietankskibene til Uni-Tankers A/S. Erria er dermed nået til et punkt, hvor ledelse og medarbejdere fuldt ud kan koncentrere sig om de fortsættende hovedforretningsområder - Ship Management og Maritim Consulting - hvor Erria allerede i indeværende halvår har haft en betydelig omsætningsfremgang.

Omsætningen steg med 12,5 procent til 40.803.000 kroner, og resultatet af den primære drift blev på 4.812.000 kroner. I perioden var der en positiv pengestrøm fra driftsaktiviteterne på 1.089.000 kroner.

Erria's bestyrelse har netop godkendt selskabets økonomiske rapport for første halvår 2012. Den viser, at Erria resultatmæssigt er på vej ud af shippingbranchens turbulente år.

- Jeg er meget tilfreds med at Erria selv under de nuværende vanskelige markedsvilkår evner at tjene penge med den nye forretningsmodel, siger Errias administrerende direktør Henrik N. Andersen.

Erria er en global aktør inden for Maritim Consulting og Ship Management, og er i dag repræsenteret i 10 lande på 4 kontinenter.

DFDS ROKERER OM PÅ KANALSKIBE

Målet med at flytte rundt på færgerne, der sejler over Den Engelske Kanal, er at styrke konkurrencedygtigheden og forbedre service for passagerer og fragtkunder. I forbindelse med omrokeringen leverer DFDS et indchartret skib tilbage til ejeren - og indsætter et andet chartret skib

DFDS peger på, at konkurrencedygtigheden af DFDS' ruter på Kanalen vil blive styrket af omrokeringen af skibe mellem de to ruter, Dover-Dunkerque og Dover Calais, og ved indchartringen af et nyt skib, »Moliere«.

Ved leveringen af »Moliere« vil det indchartrede skib, som i dag er indsat på Dover-Calais-ruten, »Deal Seaways«, blive leveret tilbage til ejeren. »Moliere«s navn ændres til »Dieppe Seaways«.

Dover-Dunkerque-ruten betjenes i dag af tre søsterskibe. Den 4. november erstatter »Moliere« det ene af disse skibe - »Delft Seaways«, som flyttes til Dover-Calais-ruten.

DFDS peger på, at fragtvirksomheder er de primære kunder på Dover-Dunkerque, og »Dieppe Seaways« bliver sat ind for at servicere fragtmarkedet.



GODSTRANSPORTEN MED UDENLANDSKE LASTBILER ER STEGET MARKANT I DET SENESTE ÅRTI

Udenlandske lastbilers andel af transporten mellem Danmark og udlandet er øget markant i dette årti. I en ny statistik fra Danmarks Statistik fremgår det, at udviklingen blandt andet er sket på grund af udflytning af danske transportører til udlandet og udvidelsen af EU med ti lande i 2004 og yderligere to lande i 2007

Udenlandske lastbiler har ifølge statistikken haft en større markedsandel end danske siden 2006.

I 2011 blev 72 procent af godset og 79 procent af transportarbejdet ved kørsel med lastbil mellem Danmark og udlandet kørt med biler, som var indregistreret i et andet land end Danmark.

STATISTIK FORTÆLLER OM CABOTAGEKØRSEL I DANMARK

Den seneste statistik fra Danmarks Statistik om "Godstransport med udenlandske lastbiler 2011" indeholder også et afsnit om udenlandske lastbilers indenrigskørsel i Danmark. Ifølge statistikken står udenlandske lastbiler for 3 procent af transportarbejdet ved indenrigskørsel i Danmark

Cabotagekørslen i Danmark har ifølge statistikken - Godstransport med udenlandske lastbiler 2011 - været stigende frem til 2009, hvorefter andelen har ligget på mellem 3 og 4 procent.

I 2011 udførte udenlandske lastbiler - stadig ifølge statistikken "Godstransport med udenlandske lastbiler 2011" - et transportarbejde på 0,4 milliarder tonkm ved cabotagekørsel i Danmark.

Det er stort set uændret i forhold til året 2010.

Cabotagekørslen udføres især med tyske (55 procent), luxembourgske (8 procent) og polske (6 procent) lastbiler.

Danske lastbiler har tilsvarende mulighed for cabotagekørsel i udlandet. I 2011 udførte danske lastbiler et transportarbejde på 0,4 milliarder tonkm ved cabotagekørsel i udlandet. Det er ifølge statistikken 20 procent mere end året før.

DIESELTYV BLEV TAGET PÅ FERSK GERNING

POLITIET I ØSTJYLLAND PÅGREB FORNYLIG EN 23-ÅRIG MAND, DA HAN VAR I FÆRD MED AT STJÆLE DIESELolie

IFØLGE DR.DK P4 ØSTJYLLAND BLEV EN POLITIPATRULJE OPMÆRKSOM PÅ, AT DER FOREGIK NOGET MISTÆNKELIGT, DE DE SPOTTEDE EN MAND, SOM VAR VED AT OMLÆSSE DIESELolie TIL STORE BEHOLDERE I ALLINGÅBRO. POLITIPATRULJEN ANHOLDTE DEN 23-ÅRIGE MAND OG SIGTEDE HAM FOR TYVERI AF 7.000 LITER DIESELolie.



FAGKOORDINATOR HOS SPEDITØRERNE KONKLUDERER OG FORUDSER FLERE ÅR MED LAV VÆKST

Sven Buhrkall, der er fagudvalgskordinator for rækken af fagudvalg i organisationen Danske Speditører, pegede i sin afrapportering på Danske Speditørers repræsentantskabsmøde i Aarhus tidligere torsdag på, at væksten i Tyskland og Sverige var aftagende, hvilket ville smitte af på det danske transporterhverv

Sven Buhrkall fremdrog en lang række forhold i sin afrapportering, som alle pegede på udvikling de næste år, som ville være præget af en lav vækst.

Han underbyggede sin sammenfatning med en lang række forhold:

- Fremgangen i verdenshandelen er bremset op
- Den kinesiske eksport er under pres
- Væksten i Asien og Japan er bremset op

SPEDITØRER: VI VIL HØRE MED OM VÆGTGRÆNSEN FOR INTERNATIONALE TRANSPORTER

I sommer begyndte svensk politi at udstede bøder til vognmænd, som kørte i international trafik med en vogntogsvægt på over 40 ton. Den svenske regering fik med støtte fra Riksdagen i Stockholm sat en stopper for politiets praksis

Da det svenske politi var begyndt at handle på baggrund af en dom fra en svensk domsstol - og dermed gjorde omverdenen opmærksom på, hvordan EU's vægtgrænse på 40 ton for lastbiler i international trafik efter domstolens opfattelse skulle forstå, meldte Danske Speditører ud, at det ville være i strid med reglerne at køre med vogntog på over 40 ton i international trafik. Det er stadig holdningen hos Danske Speditører, som i forbindelse med, at den svenske regering i september i år fik skruet tiden tilbage til før domstolens afgørelse og dermed fik åbnet for tungere transport i international trafik, indtog en mere pragmatisk holdning med en accept af de faktiske forhold.

Sven Buhrkal, der er fagkoordinator for fagudvalgene hos Danske Speditører, peger på, EU's regler er ganske klare og at de stadig gælder - trods den svenske regerings beslutning om at skruer tiden tilbage.

- Jeg tror, at vi ikke er færdige med den sag endnu, siger Sven Buhrkal.

- Industrien oplever en svag fremgang
- Investeringerne er lave - de er dog tiltagende i Japan og USA, men ikke i Eurolandene som helhed
- Forbrugsvæksten i USA er aftaget

Sven Buhrkall fremhævede også en række forhold, som peger i en positiv retning:

- Boligmarkedet i USA er i bedring - dog fra et beskedent niveau - med lav rente, stigende priser og nybyggeri
- Stigende beskæftigelse i USA
- Der er fortsat vækst i Kina og Indien
- Rusland og Sydkorea har næsten ingen gæld og overskud på betalingsballancen

Den mest sandsynlige udvikling, som Sven Buhrkall ser, er, at vi står i en periode med lav vækst de kommende år - ikke blot næste år og i 2014, men også i 2015.

Sven Buhrkall peger på, at der er en lille risiko for en mild tilbagegang - recession. Nogle lande oplever i øjeblikket recession, mens andre oplever vækst.

En hård recession er efter Sven Buhrkalls vurdering ikke særlig sandsynlig.



TRUCKCENTER VIL OVERTAGE KUNDER OG PERSONALE EFTER SCANIA- LUKNING

Truckcenter i Hjøllund overtager kunder og mekanikere fra Scantias værksteder i Silkeborg og Viborg. - Vi servicerer alle bilmærker og arbejder i forvejen en del med Scania. Siden lukningerne i Silkeborg og Viborg blev bebudet, er vi derfor blevet kontaktet af en række frustrerede forhenværende kunder fra værkstederne, der ønsker et samarbejde, siger Kjeld Clausen, administrerende direktør for Truckcenter A/S



Vognmænd i Silkeborg- og Viborg-områderne skulle de ud på en lang køretur, hvis de ville benytte et autoriseret Scania-værksted.

Truckcenter Midtjylland i Hjøllund har efter millioninvesteringer i udbygning af faciliteter oplevet en betydelig vækst.

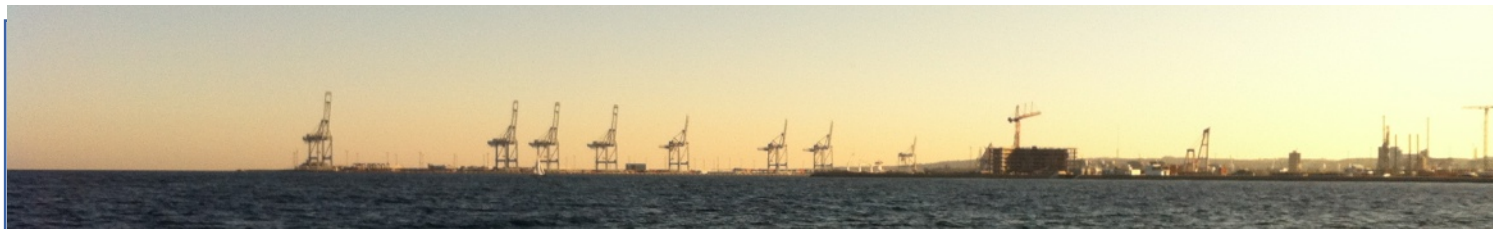
Kjeld Clausen finder det naturligt at udvide aktiviteterne i en tid, hvor lastvogns- og trailerværkstederne bliver færre og større.

- Vejen fra tanke til handling kan være lang i store organisationer, hvor det ikke altid kan lade sig gøre at imødekomme individuelle kundebehov. Her vil vi gerne udgøre et alternativ til de største spillere og kombinere det bedste fra de store koncerner og de små, lokale værksteder.

Samtidig har en række nu fritstillede Scania-medarbejdere forhørt sig om jobmuligheder.

- Vi har valgt at gribe muligheden for at udvide kundekredsen og tilføre flere erfarne Scania-mekanikere til vores medarbejderstab, siger han videre.

Da Scania Biler A/S for nylig annoncerede lukningen af sine lastvogns- og busværksteder i Silkeborg, Viborg og Grindsted, som totalt berører omkring 80 medarbejdere, blev de midt- og østjyske Scania-ejere henvist til Scania Biler A/S' værksteder i Herning og Aarhus.



På værkstedet i Hjøllund står værkfører Michael Kurek klar til at tage imod nye medarbejdere og kunder.

- Vi råder over testudstyr til alle bilmærker, og vores medarbejdere har en alsidig baggrund og erfaring, der gør os i stand til at løse langt de fleste problemer, uden at man er henvist til at tage den lange vej til nærmeste autoriserede værksted. Desuden begynder vi nu at lagerføre en række gængse Scania-reservedele. Dele, som vi ikke ligger inde med, kan vi typisk have hjemme i løbet af et par timer, siger værkføreren, der mener at kunne tilbyde midt- og østjyske Scania-ejere en række fordele i forhold til deres hidtidige værksteder, siger han og fortsætter:

- Vores timepriser ligger et pænt stykke under de autoriserede værksteders, og samtidig har vi en meget bred palet af faciliteter - eksempelvis dækcenter, cafeteria, vaske- og synshaller, hydraulikværksted, opbygningscenter samt bedefaciliteter og opholdsrum for chauffører med internet, kaffe, pc og tv til fri afbenyttelse.

Desuden tilbyder Truckcenter Midtjylland døgnet rundt ud kald med servicevogn og afhentning af havarerede køretøjer samt udfører reparationer til sædvanlig timepris helt frem til klokken 18.

- Det bidrager alt sammen til at tiltrække kunder, siger Michael Kurek, der er i dialog med flere opsagte Scania-mekanikere om ansættelse hos Truckcenter Midtjylland.

Vil afhente og returnere kundebiler

Som led i Scania-satsningen tilbyder Truckcenter Midtjylland efter nærmere aftale at afhente kundernes lastvogne og køre dem retur igen efter endt reparation. For kunder i nærområdet tilbydes denne service endda uden beregning.

- Satsningen kommer til at betyde, at vi tiltrækker kunder fra et større geografisk område. Selvom vores beliggenhed lige ud til hovedvej 13 er tættere på de fleste midt- og østjyske kunder end nærmeste autoriserede Scania-værksteder, har mange stadig et pænt stykke vej hertil. Det problem vil vi gerne løse med vores fleksible hente- og bringeservice, siger Michael Kurek, som har kunnet byde velkommen til flere nye Scania-kunder.

Truckcenter A/S består af Truckcenter Midtjylland og Truckcenter Padborg, der på centrale beliggenheder dækker et samlet areal på godt 50.000 kvadratmeter. Centrene reparerer og servicerer alle slags lastvogne og trailere samt udfører hydraulik- og opbygningsopgaver.



PER FISCHER TESTER

TRANSPORTNYHEDERNE.DK'S TESTKØRER EFTER DEN FØRSTE PRØVEKØRSEL AF DEN NYE VOLVO FH: DEN LIGGER TÆT PÅ SUPERLATIVERNE

Ved den statiske lancering af Volvo Lastbilers nye FH og FH 16 serier i begyndelsen af september, hvor transportnyhederne.dk var en af de inviterede medier, rullede Volvo sig ud og sparede ikke på superlativer. Derfor kunne man fristes til den tro, at hvis bare halvdelen af de mange superlativer stod tilbage efter prøvekørsler, havde den svenske lastbilproducent skabt verdens femte vidunder i lastbilbranchen. De første prøvekørsler løb af stabelen i forrige uge på en 250 kilometer lang blandet motorvej- og landevejstrækning syd for Göteborg.

Transportnyhederne.dk var også med ved de første fysiske kontakter med, hvad jeg godt tør vurdere som, lastbiler, der

repræsenterer historiens hidtil mest avancerede højteknologiske udvikling.

Vognflåden, der var til rådighed, bestod af seks trækkende enheder, som var kombineret med forskellige påhængskøretøjer, så totalvægten kom op til 60 ton på nogle af vogntogene. Eftersom hver journalist måtte lade sig nøje omkring 63 kilometers kørsel med hvert enkelt køretøj, blev der desværre kun tale om førstegangsindtryk.

De nye FH og FH16 indeholder et imponerende antal nyheder, så det er fysisk umuligt at gennemgå dem alle i en artikel. Derfor må transportnyhederne.dk's læsere i første omgang lade sig nøje med mine kommentarer til bilerne køreegenskaber og komfort, som savner mage.

Modsat springer vi denne gang meget let hen over motorkraft og transmission, som der er skrevet stolper op og stolper ned ad.

Vidunderlige køreegenskaber

Efter de første hundrede kilometers kørsel, vil enhver lastbilchauffør kunne nikke genkendende til Volvos egne roser om FH bilerne køreegenskaber.



PER FISCHER TESTER

"Det er en helt ny lastbil med fremragende køreegenskaber, der blandt andet er baseret på utallige samtaler med chauffører og vognmænd"

Lyder det fra Volvo, der også giver komforten i de nye førerhuse mange roser. Roser som undertegnede ikke skal afholde sig fra at være med til at dele ud.

Når man er kommet ind i førerhuset og indtaget en kørestilling bag rattet, bliver man lynhurtigt vidne til et af markedets bedste, måske det bedste, og mest overskuelige og elegante instrumentbord, den lækre nye førerstol og en klart forbedret ratindstilling, som tilsammen byder på en nærmest fantastisk kørestilling.

En detalje, som er værd at tage fat i - hvis man kan - er det manglende håndbremse-håndtag. Volvo Trucks har ladet sig inspirere af personbilsproducenterne, som i nogle modeller har erstatet den traditionelle håndbremse med et håndbremse, der er koblet til tændingen.



Den nye Volvo i et stille øjeblik. Lukker man øjene og lader tankerne flyve hen til

andre producenter af store lastbiler, er det tydeligt, at computerprogrammer regner ganske præcist, når de skal tage hensyn til aerodynamik. Prøv eksempelvis at tænke på formen af førerhusene fra Scania og Mercedes-Benz.

I den nye Volvo FH er håndbremsen trukket, når lastbilen holder stille. Og når man tager tændingsnøglen ud, behøver man ikke at spekulere på, om man huskede håndbremsen. Det er der sørget for.

Omvendt, når man skal køre, er det blot at sætte lastbilen i gear og træde på speederen.

Når disse indtryk er faldet på plads og bilen sætter sig i bevægelse, kan enhver chauffør glæde sig over klart forbedret udsyn til vejen og medtrafikanterne.

Dette skyldes især større rudearealer og de helt nye sidespejles design, der giver god fri plads mellem de tynde spejlhuse og førerhusets forreste sidestolper, som er drejet en smule i forhold til den tidligere model for at forbedre udsynet

Affjedring af såvel chassis, som førerhus, udgør en ret væsentlig del af enhver prøvekørsel.

Hvad angår sidstnævnte er de nye FH modeller blevet betydelig forbedret. Eftersom førerhusaffjedringen er blevet flyttet væsentlig længere ud i forhold til tidligere, hører det med irriterende krængninger ved hårdt styrudslag fortiden til.

Hvad, som også hører til fortiden, er, at styringen af de nye FH-biler er blevet strammere. I hvert fald i forhold til styringen på de nuværende FH-modeller, der kan være så løs, at der kan forekomme behov for unødvendig korrigering af retningsstabiliteten.

Med det nye styretøj er der overhovedet ingen behov for korrigering. Og dermed er der også opnået solid fremgang for bilens retningsstabilitet.

Hvad angår chassisaffjedring, var der også mulighed for at bedømme Volvos nye IFS foraksel. Den er udviklet med tandstangsstyring - en konstruktion, som hidtil har været forbeholdt person- og varebiler.

PER FISCHER TESTER

I forhold traditionelle affjedring med parabelfjedre på forakslen og luftaffjedring på drivaksel, kunne jeg ikke med min bedste vilje mærke forskel på de to chassis affjedringssystemer på de veje, som testkørslen blev afviklet på.

Ny struktur

En helt ny førerhusstruktur gør den nye Volvo FH til en mere sikker lastvogn. Aldrig tidligere har en Volvo lastvogn klaret de meget omfattende krav til kollisionssikkerhed så overlegent.

Der er god plads i den nye FH-serie. Førerhuset er stort - også når man ikke ser det gennem en supervidvinkel som her. Målt i rumfang er der kommet 300 liter mere opbevaringsplads til.

Mere opretstående A-stolper har givet én kubikmeter mere plads i førerhuset. Det betyder ekstra 300 liters opbevaringskapacitet samt mere komfort i førerhuset. Førerhusene er indrettet til både arbejde og fritid. En bedre seng,

integreret parkeringskøler, ny belysning, lavt støjniveau og andre funktioner er alle med til at øge muligheden for behagelig afslapning og en god nats søvn, hvilket giver mere udhvilede og opmærksomme chauffører.



Op til og under præsentationen af den nye Volvo FH var Volvo Trucks fremme med mange superlativer.

Nedenfor har jeg valgt et par stykker, som efter min overbevisning er væsentlige.

Med den nye Volvo FH-serie sætter Volvo Trucks nye standarder for, hvad en førsteklases lastvogn kan tilbyde.



Brændstofføkonomi, pålidelighed, ergonomi, fremragende køreegenskaber, aktiv og passiv sikkerhed og tidsbesparende funktioner. Volvo FH er en lastvogn, der er bygget med tanke på

Instrumenteringen i en moderne lastbil. Sådan har Volvo valgt at gøre det i den nye FH-serie. Nogle tryk på et par knapper leder chaufføren gennem menuerne og giver ham oplysninger om eksempelvis brændstofforbrug

chaufføren og med fokus på at forbedre transportvirksomhedernes rentabilitet.

Der er ingen tvivl om, at brændstofføkonomi i dag er en topprioritet for transportvirksomheder. Derfor var det også et vigtigt pejlemærke under udviklingen af den nye Volvo FH.

Euro 5-drivlinen, der allerede er brændstoffeffektiv, er nu endnu mere økonomisk. Samtidig ser Volvos første Euro 6-motor med betydeligt reducerede emissioner dagens lys. Desuden gør den nye funktion I-See det muligt at sænke brændstofforbruget endnu mere - med op til 5 procent.

I efteråret 2013 lanceres en ny drivline, Volvo I-Torque, der sætter nye teknologiske standarder, giver et endnu lavere brændstofforbrug og yderligt forbedrede køreegenskaber - funktioner, der er til glæde og gavn for både transportvirksomheden og chaufføren.



VARIANT LANCERER EKSTRA STÆRK TIPTRAILER

Efter at have lanceret den første danskproducerede maskintrailer med parabolske bladfjedre præsenterer Variant nu også en tip-trailer baseret på samme undervognskonstruktion, der er resultatet af mange måneders udvikling og afprøvning. Det drejer sig om en model, der med tre-vejs tip i høj vinkel er velegnet til eksempelvis grus, brænde, murbrokker og sand. Den kan også transportere maskiner som for eksempel minigravere og minilæssere



Andreas Buhl, salgschef hos Variant, spår den nye tiptrailer stor popularitet blandt eksempelvis entreprenører, anlægsgartnere og murere. Han fremhæver især modellens slidstyrke og kørekomfort.

- Den nye tipper kan klare meget hård belastning. Affjedringen er i særklasse takket være gennemgående aksler med parabolske bladfjedre og de store bremsetromler med lukkede lejer. Det giver langt bedre kørekomfort ved forhindringer eller på hullet vej, også med tom trailer, og man reducerer slitagen og dermed reparationsbehovet. Samtidig er læsehøjden så lav, at det er nemt at køre maskiner op på traileren. 2,5 meter køreramper fås som ekstraudstyr, siger han.

Udviklet på baggrund af brugerønsker

Ifølge Andreas Buhl har først og fremmest kunderne æren for, at Variant nu kan fremvise en tip-trailer med parabolske bladfjedre. Forud for udviklingen af traileren - der har typebetegnelsen 3519

TB - er gået en lang række samtaler med trailerbrugere fra forskellige faggrupper, som bød ind med deres ønsker og idéer.

- Øverst på ønskelisterne stod i de fleste tilfælde en ekstra hårdfor konstruktion med højtydende fjedre samt helsvejste ståldele uden samlinger, synlige bolthoveder eller lignende. Derudover ytrede mange ønske om kraftige indvendige surringsøjjer, indbyggede sliskeskuffer samt høj tipvinkel til alle tre sider. Derfor har den nye trailer alle disse egenskaber, siger Andreas Buhl.

-Han tilføjer, at 3519 TB samtidig - også med udgangspunkt i brugerønsker - som den første tre-vejs tipper er udstyret med både el-hydraulisk pumpe, manuel nødpumpe og indbygget ladeaggregat.

Helsvejste ståldele giver optimal slidstyrke

Inden introduktionen har traileren været igennem en lang række hårde test, hvor der blandt andet er blevet fokuseret på affjedring og bremsekraft. De mange test er gennemført i samarbejde med en af Europas førende aksel- og bremseproducenter.

3519 TB er godkendt til synsfri sammenkobling og leveres med gennemtestede kuglekoblinger samt ekstra kraftigt næsehjul. Ladet måler 370 × 190 × 35 cm, og traileren har en totalvægt på 3.500 kg samt en lasteevne på 2.500 kg.

- For at sikre optimal slidstyrke er alle ståldele helsvejste. Både chassis, vanger, trækstænger og tilmed bunden er en gennemgående stålplade, der er ombukket og varmgalvaniseret. Traileren er hele vejen igennem så overdimensioneret og stærk, at den uden problemer klarer selv de hårdeste opgaver, siger Andreas Buhl.



VOLVO TRUCK CENTER I VIBORG VISER DEN NYE FH-SERIE FREM

Lørdag 10. november slår Volvo Truck Center Viborg dørene op til en dag med den nye Volvo FH og FH16, opbyggede kundebiler, brændstofrådgivning og aktiviteter for børn

Ved åbent hus-arrangementet, hvor de nye Volvo FH og FH16 vil være på plads, vil der også være fremvisning af kundebiler med tankvogne, kranbiler, krog og wirehejsbiler, fragtbiler samt opbyggede trækere i forskellige udformninger - samt prøvekørsel af udvalgte biler.

Volvo Trucks' Dynafleet-eksperter vil fortælle om brændstofrådgivning og flådestyring, ligesom Volvo Finans vil være plads.

På servicesiden har Volvo Truck Center tilbudt service og vedligeholdelse af alle lastbilmærker i flere år, og der vil være mulighed for at se det nyeste indenfor testudstyr og få en snak om serviceplanlægning og servicekontrakter.

Viborg-afdelingen byder på mad og drikke fra pølsevognen og der er udstilling med gode tilbud på modelbiler, t-shirts, jakker og meget andet.

Til børnene vil der være aktiviteter med blandt andet hoppeborg og tegnekonkurrence.

VENSTRE-POLITIER EFTER SVAR: TRANSPORTMINISTEREN LADER MILLIARDEGVINSTER HÆNGE

Fredag 12. oktober spurgte Venstres folketingsmedlem, Flemming Damgaard Larsen, der er næstformand i Folketingets Transportudvalg, transportminister Henrik Dam Kristensen (S), om han - ligesom Flemming Damgaard Larsen selv - mener, at det er ".dybt kritisabelt, at trafikstyringen af signalanlæggene og samordningen af signalsystemerne har massive mangler" og om, hvilke konkrete initiativer ministeren vil tage for at optimere trafikafviklingen på det danske vejnet

Flemming Damgaard Larsen har fået svar på sit spørgsmål fra transportministeren - et svar han betegner som direkte skuffende.

- Jeg er meget skuffet over ministerens svar på mit spørgsmål. Ministeren mener tilsyneladende ikke, at det er kritisabelt, at vi som samfund spilder op til 1,3 milliarder kroner på dårligt fungerende signalanlæg. Endnu mere skuffende er det, at ministeren ikke vil tage konkrete tiltag for at optimere trafikafviklingen, siger Flemming Damgaard Larsen.

Vejdirektoratet udgav i april 2012 en rapport, hvori det anslås, at dårlig trafikstyring og samordning af signalanlæggene årligt koster samfundet op til 1,3 milliarder kroner, hvoraf de 174 millioner kroner alene går til at betale for 16,6 millioner liter brændstof, som bliver brugt, når trafikken glider langsomt eller holder stille på grund af manglende koordinering af lysreguleringer.

Flemming Damgaard Larsen fremhæver, at den nødvendige årlige investering for at sikre optimalt fungerende signalsystemer udgør omkring 10 millioner kroner årligt.

TNT ÅBNER NYE DEPOTER I ITALIEN

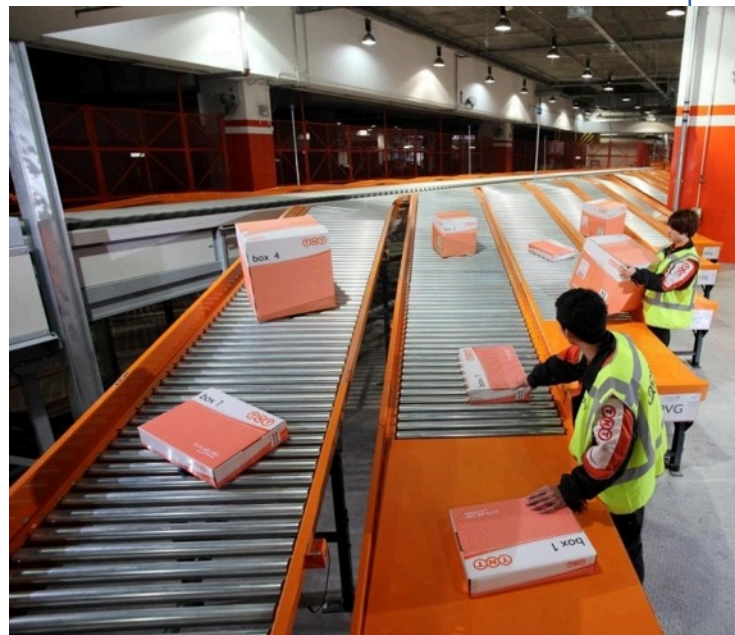
Selvom økonomien i Italien er presset, serie-åbner TNT Express nye depoter. I 2012 er knap 7.000 depotkvadratmeter taget i brug i TNT's italienske netværk

TNT Express har over de seneste måneder åbnet tre nye depoter i Italien. Åbningerne sker som led i arbejdet med at styrke det italienske netværk, og fordi TNT Italien oplever øgede fragtmængder.

Seneste depotåbning var i denne måned i den centrale del af landet, hvor et nyt depot i byen Arezzo har erstattet to ældre depoter i området. Depotet måler 2.500 kvadratmeter og har et automatiseret sorteringssystem. Derudover rummer bygningen 750 kvadratmeter til kontor og administration. I alt har 46 medarbejdere deres daglige gang på det nye depot.

- Depotåbningerne i Italien sker for at forbedre vores kundeservice. Samtidig oplever TNT i Italien - trods den økonomiske krise i landet - en stigning i antallet af forsendelser. Særligt vokser omfanget af internationale business-forsendelser i det italienske netværk, siger Frank Jørgensen, administrerende direktør i TNT Express Danmark.

Yderligere to italienske depoter har slået portene op den seneste tid. Henholdsvis 2.310 kvadratmeter i Lecco i Norditalien og 2.000 kvadratmeter i Empoli, tæt ved Firenze.



EU'S TRANSPORTMINISTRE TILSLUTTER SIG FORSLAG OM SMARTE FARTSKRIVERE

På det seneste møde i EU's råd af transportministre var der enighed om at fremme et forslag om, at ændre den lovgivning, der siden 1985 har lagt rammerne for fartskrivere i lastbiler. Ministrene går ind for, at fartskrivere - tachografer - inden for en kort årrække skal være koblet til satellitbaserede registreringssystemer

Står det til EU's transportministre skal nye tachografer fra 2017 eller 2018 være udstyret med en kommunikationsenhed, som via satellit løbende kan sende data fra lastbilerne, hvorefter kontrolmyndigheder kan tjekke, om en lastbilchauffør følger reglernes markeringsstriber, eller er kommet ud på den forkerte side.

EU-Kommissionen er betænkelig ved, at der skal gå så lang tid. EU-Kommissionen mener at 2017 eller 2018 er for sent.

Teknologien skal være frit tilgængelig

EU's transportministre melder i en foreløbig tekst ud med:

- at den nuværende manuelle registrering af lastbilernes position skal erstattes af en automatisk registrering via satellit. For at begrænse omkostningerne skal der kun blive brugt frit tilgængelige positionerings-services.
- at fjernkommunikation med lastbilernes tachografer vil give de grundlæggende oplysninger, om en lastbilchauffør overholder reglerne - og kunne bevirke en tidlig afsløring af mulig manipulation eller misbrug. Dermed vil myndigheder,

der udfører vejkontroller målrette deres kontrol bedre og begrænse kontrollen af lastbiler og chauffører, der kører efter reglerne. Medlemsstaternes myndigheder skal efter transportministrenes mening ikke pålægges at have det nødvendige tekniske udstyr til fjernkontrol til tidlig afdækning af manipulation eller misbrug

- at tachograferne skal udstyres med et interface, som på visse betingelser vil tillade og lette integrationen med ITS-systemer (intelligente transportsystemer).

Transportministrenes enighed mandag i denne uge er en del af arbejdet med at føre forslaget om nye regler og betingelser for fartskrivere i lastbiler gennem EU-systemet.

Ugens citat:

- De sørgeligste forsamlinger, jeg kommer i, er hvor folk har for mange penge. Der er de nemlig alle bange for at miste nogen af dem.

Viggo Kampmann, dansk statsminister i 1960'erne

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*